

Boletim Gaúcho de Geografia

<http://seer.ufrgs.br/bgg>

ESPAÇO REGIONAL E DINÂMICA GLOBAL - NOVOS INVESTIMENTOS NO SUL DO BRASIL

Neiva Otero Schäffer

Boletim Gaúcho de Geografia, 25: 91-106, jun., 1999.

Versão online disponível em:

<http://seer.ufrgs.br/bgg/article/view/39753/26289>

Publicado por

Associação dos Geógrafos Brasileiros



Portal de Periódicos
UFRGS

UNIVERSIDADE FEDERAL
DO RIO GRANDE DO SUL

Informações Adicionais

Email: portoalegre@agb.org.br

Políticas: <http://seer.ufrgs.br/bgg/about/editorialPolicies#openAccessPolicy>

Submissão: <http://seer.ufrgs.br/bgg/about/submissions#onlineSubmissions>

Diretrizes: <http://seer.ufrgs.br/bgg/about/submissions#authorGuidelines>

Data de publicação - jun, 1999

Associação Brasileira de Geógrafos, Seção Porto Alegre, Porto Alegre, RS, Brasil

ESPAÇO REGIONAL E DINÂMICA GLOBAL – NOVOS INVESTIMENTOS NO SUL DO BRASIL ¹

Neiva Otero Schäffer *

O atual contexto da produção, da circulação e do consumo gera novas condições de funcionamento para a sociedade, oferecendo a possibilidade de outros recortes territoriais e temáticos ou de outras abordagens sobre os precedentes. Entre estas novas condições situa-se a configuração de blocos econômicos de caráter regional. No caso da América do Sul, a articulação de um mercado regional integrado que resultou na constituição do Mercosul, em 1995, visualizava tal integração econômica como um caminho em busca de soluções para as questões econômicas comuns, num quadro global pouco promissor ao continente, e para uma melhor inserção na dinâmica internacional. Atendia, ainda, aos interesses dos grandes capitais em tornar mais ágil o deslocamento inter-fronteiras. O recente fluxo de capitais internacionais para o sul do Brasil e suas relações com o estado, reduzido em sua capacidade de investidor e negociador, conduzem a refletir sobre as transformações provocadas e a acentuação das desigualdades internas à região.

LÓPEZ (1998) aponta esta relação entre os lugares, o mundo do grande capital e o estado, através da qual cada região é oferecida ao mercado mundial:

Cada región del globo mantiene diferentes vínculos con los procesos globalizadores y no faltan las outsiders que quedan prácticamente al margen. ¿Quién ordena, en definitiva los territorios? Son fundamentalmente las grandes inversiones que buscan incesantemente las ventajas comparativas en la producción, la comercialización y el consumo... [...] Las iniciativas territoriales de los gobiernos sólo quedan restringidas a medidas que buscan amortiguar las aristas más agudas de los impactos de las grandes iniciativas privadas. Las autoridades se empeñan por facilitar el ingreso y la ampliación del capital internacional, por lo que significa en sí mismo y por el marco e imagen que pueda llegar a atribuir a un país en mercados externos. Los territorios regionales, entonces, forman parte de la oferta económica del país...

¹ Este trabalho dá seguimento à pesquisa apresentada no II Encontro Nacional de Pós-Graduação em Geografia (II ANPEGE, Rio de Janeiro, 7 a 10 de setembro de 1997) e encaminhado ao Congresso Nacional de Professores de Geografia do Uruguai (Montevideu, 17 a 20 de setembro de 1997), posteriormente publicado na Revista Uruguaya de Geografía (Schäffer, 1998).

Também COSTA (1998b), entendendo região e regionalização como questões básicas para o geógrafo, salienta a necessidade de problematizar estas questões tendo em vista a diferenciação de áreas num mundo globalizado. O mesmo pesquisador alerta para as dificuldades em regionalizar num mundo em processo simultâneo de globalização e fragmentação onde ocorrem múltiplos fenômenos, com destaque à dissociação entre os espaços econômico (mundo das finanças, das mercadorias e do consumo), político (mundo do poder *stricto sensu*) e cultural (mundo dos valores).

O elemento perturbador que se apresenta ao analista, no caso ao geógrafo, é a velocidade de transformação que capital e técnica imprimem à região, desestruturando antigas realidades e desenhando novas. Ainda que perturbadora, a realidade da região sob a globalização surge como um campo instigante de pesquisa para a Geografia e áreas afins. Preocupante e aparentemente silenciadora quanto à possibilidade de maior inclusão e justiça social, a sociedade sob a globalização e sua regionalização, na perspectiva de uma transformação socialmente qualitativa, devem se constituir em tema prioritário para a Geografia. A análise das transformações recentes no sul do país, especialmente no eixo metropolitano (Curitiba-Porto Alegre) assume, nesta perspectiva, um caráter especial.

O SUL DO BRASIL E A GLOBALIZAÇÃO

No pós-II Guerra Mundial, quando a regionalização do Brasil expressava a integração interna ao país e uma forte centralidade, a região Sul, composta pelos estados do Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul, representava uma das regiões periféricas. Os investimentos internos e externos concentravam-se fortemente no Sudeste, especialmente em São Paulo, que estruturou o país por esta condição de pólo industrial e financeiro.

O novo marco da economia capitalista, com a abertura aos capitais externos² e a formação de blocos regionais externos à nação, alterou profundamente a posição relativa do sul do Brasil. Estrategicamente situada entre os dois pólos produtivos do Mercosul (São Paulo e o Prata), esta região insere-se rapidamente no esquema dos investimentos externos. Altamente concentrados territorialmente e quanto aos setores produtivos (automotivos e químicos, sobretudo), esses investimentos vêm acentuando as disparidades regionais internas, interferindo nas políticas estaduais de desenvolvimento econômico e construindo novas realidades municipais. Nessas, a abertura de novas plantas industriais cria expectativas eufóricas que mascaram as reais condições para que tal presença se concretize e os efeitos depressivos sob outros setores da produção local.

² Quando da revisão deste texto para publicação (julho de 1998), a imprensa anunciava o recorde de investimentos estrangeiros no país em um único mês: US\$ 3,02 bilhões, o triplo do volume dos capitais que entraram no país em junho de 1997. A previsão de ingresso de dólares em 1998, em investimentos diretos, era da ordem de US\$ 20 bilhões (ZERO HORA, 1998).

Se os três estados sulinos registram transformações rápidas no quadro produtivo, numa vinculação direta com o espaço mundial globalizado, o Rio Grande do Sul e o Paraná são os que vêm recebendo o maior volume de investimentos e os que assistem ao maior número de novas fábricas. A par de razoável infra-estrutura e qualidade de vida, eles oferecem a esses investidores a proximidade aos parques já montados no centro do Brasil e no sul da América do Sul, especialmente na Argentina, garantindo a complementaridade produtiva e as condições de produção e concorrência para um produto não mais de caráter nacional, mas global.

A economia sulina mudou, rápida e drasticamente, de agroindustrial para industrial e de serviços. Empresas de cunho global fazem desaparecer indústrias tradicionais locais, em geral familiares, que não conseguem competir, como aconteceu há meio século quando o rodoviarismo fez a integração nacional e a produção do Rio de Janeiro e de São Paulo também eliminou as pequenas fábricas locais (cervejarias, torrefações de café, confecções). As mercadorias globais, com custo menor e melhor qualidade, estabelecem o padrão de concorrência. A globalização passa a ser vista como o fim das marcas locais, que desaparecem ou tomam novas feições, ainda que algumas se mantenham e cresçam com o Mercosul, devido à produção em escala e à mão-de-obra mais barata que nos países vizinhos, como é o caso do beneficiamento de frangos e suínos.

Mas é a presença das montadoras do setor automobilístico o principal elemento diferenciador entre o passado recente da região e seu quadro produtivo atual, marcado por esses elos intensos com a economia global. O setor automotivo impõe muitas mudanças nas áreas onde se instala. Tem muito capital, usa grandes espaços, o que provoca influências fortes sobre as demais, e capacidade industrial multiplicadora sobre outras indústrias, ditas sistemistas (autopeças, acessórios, motores). Cada empresa gera a necessidade de outros serviços, provocando uma reação em cadeia e um visível crescimento econômico local. Seu desenvolvimento tecnológico e a pressão que exerce sobre os fornecedores promove uma corrida pelos certificados de qualidade. A GM, a Ford e a Chrysler pressionam pela QS 9.000, com exigências ainda superior à ISO 9.000. Algumas indústrias já se qualificam para a ISO 14.000, que inclui atendimento a normas de qualidade ambiental na produção.

A presença dos novos empreendimentos do setor relaciona-se ao fato do Brasil ser, no momento, o último mercado em condições de crescimento em grande escala. Apesar de ser o 10º produtor mundial de veículos a produção brasileira, em especial de caminhões, é pouco superior a de 1960; a idade média dessa frota é de 12 anos, indicando a necessidade premente de renovação em face da expectativa real de aumento de circulação de mercadorias. Por outro lado, o número de automóveis em relação à população é baixo, se considerarmos outros países – a metade do consumo argentino, por exemplo. São fatores que explicam o volume dos investimentos destinados por este setor ao Brasil. Essa expansão recente das montadoras atende também às perspectivas abertas para importar carros com alíquotas in-

feriores àquelas aplicadas aos importadores independentes. O regime automotivo brasileiro permitiu uma redução significativa do imposto de importação para veículos, insumos e peças, em especial para as empresas situadas no país. São condições que, aliadas à implantação do Mercosul, justificam o fato de que, apenas no ano de 1997, cinco montadoras de veículos tenham anunciado a instalação de fábricas em terras dos estados meridionais, somando mais de 3,5 bilhões de dólares em investimentos. São recursos que se juntam aos de outros projetos em implantação (químicos, plásticos, alimentos, bebidas, eletrodomésticos).

Uma montadora de caminhões – a Skoda, de nacionalidade tcheca – e uma fábrica da GM se instalam em Santa Catarina. Três novas montadoras estão se instalando no Paraná, indicando as transformações econômicas em curso: Audi/Volkswagen e Renault, em São José dos Pinhais, na Região Metropolitana de Curitiba (RMC), e a Chrysler, localizada em Campo Largo, também na RMC. Em Curitiba, há mais de 25 anos já estava localizada a fábrica de caminhões da empresa sueca Volvo, que dispõe de cerca de 400 milhões para investir na ampliação necessária para fazer frente aos novos concorrentes que chegaram à região com a abertura aos investimentos externos. O Paraná é hoje o segundo estado no destino de novos investimentos privados, depois de São Paulo, surgindo como o novo pólo automotivo no país. No Rio Grande do Sul, os investimentos neste setor dinamizam a Região Metropolitana de Porto Alegre (RMPA). São mais de um bilhão de dólares previstos apenas para a GM e a Ford. Uma fábrica da Navistar (caminhões) inicia a produção em Caxias do Sul.³ Estes investimentos privados, associados aos investimentos públicos no setor de infra-estrutura, ampliam a cadeia produtiva e tornam a economia do estado menos dependente do setor agrário.

A presença dessas fábricas estimula inovações tecnológicas locais e o aumento de atividade da construção civil e de empregos. Pelo menos emergencialmente, durante o período de obras para a instalação das plantas industriais, tais investimentos aliviam a tensão sobre o emprego nas áreas metropolitanas, onde o desemprego (mais de 200.000 desempregados apenas na RMPA) associado à baixa qualificação é mais acentuado. Para os estados do sul têm vindo inclusive grandes construtoras do centro do país, que passam a atuar em vários setores: na construção das novas fábricas, na ampliação de portos, no aeroporto de Porto Alegre, na recuperação de estradas. Não é de estranhar, portanto, a presença de migrantes de outras regiões para a região Sul. Os dados do IBGE (1996) indicam mais de um milhão de não nascidos no Sul vivendo nesses três estados, que contam com uma população total de cerca de 23.500.000 residentes. São cerca de 90.000 estrangeiros, quase 650.000 paulistas, mais de 300.000 mineiros, quase 100.000 baianos, mais de 60.000 cariocas, quase 50.000 pernambucanos, mais de 30.000 cearenses e

³ O Rio Grande do Sul conta com 40% da indústria nacional de carrocerias de ônibus e caminhões, que reúne sete empresas. Neste setor estão sendo aplicados em Caxias do Sul, em parceria com a AGRALE (tratores), investimentos da empresa americana Navistar para a produção de caminhões.

outro tanto de alagoanos. Compensam o fluxo de saída que caracteriza as áreas deprimidas do Sul e que continuam enviando os naturais desta região para o resto do país, para o Paraguai, a Argentina e o Uruguai, em especial para áreas agrícolas.

As migrações recentes decorrem sobretudo da possibilidade de trabalho. Neste caso é interessante observar a chegada de trabalhadores que, mais qualificados, têm procurado emprego, ou já vem com ele, nas novas fábricas e nos novos setores em implantação. Em especial eles estão chegando para erguer os grandes empreendimentos nas regiões metropolitanas. Acompanham o deslocamento das empreiteiras e das firmas de construção civil. É o que acontece, por exemplo, no Pólo Petroquímico de Triunfo, na Região Metropolitana de Porto Alegre. Ali, mais de 4.000 homens foram chamados para as obras de ampliação do pólo (terraplenar, construir, equipar). Paulistas, piauienses, baianos, mineiros e tantos outros brasileiros trabalham nesses canteiros de obras: quase 20% dos trabalhadores são de fora da região Sul e executam um trabalho temporário. É comum que, além de trazer trabalhadores, as indústrias invistam na qualificação de mão-de-obra que não tem escolarização suficiente ou que não teve na escola o preparo que hoje se exige para esses novos trabalhos.

Em todos os estados do Sul, como no resto do país, a participação dos governos estaduais, facilitando créditos, emprestando capitais a juros baixos e com longos prazos de pagamento, ou mesmo associando-se ao empreendimento, foi decisivo para a entrada dos capitais do setor automotivo, como é o exemplo da GM, no território gaúcho, e da Renault, no Paraná. Os capitais para tais subsídios e associações vêm sendo obtidos por esses governos, em grande parte, pela reforma do estado e pela alienação do patrimônio público através de processos de privatização de empresas.

Dessa forma, a iniciativa privada vem redistribuindo espacialmente a atividade econômica, tarefa antes assumida pelo estado nacional. Ela interfere nos desequilíbrios nacionais e abre novas áreas produtivas. O estado corre atrás, procurando garantir a infra-estrutura. Dentro da região delineia-se com clareza um recorte regional cujos elos e ligações não mais se fazem por continuidade física, mas pelas ligações com o espaço externo. Nesse recorte dois elementos promovem a visibilidade da região no marco da globalização: os grandes empreendimentos, isto é, as grandes áreas para a produção (montadoras, grandes fábricas, pólos de produção química, petroquímica, metal-mecânica, eletro-eletrônica), e os espaços físicos de relação com o exterior: as rodovias de integração (Rodovia do Mercosul, por ex.), os cruzamentos e pontes na fronteira, os portos e aeroportos.

Nos três estados do Sul são visíveis os esforços para fortalecer e diversificar a economia segundo os ditames da economia global. Isso exige melhores transportes, energia, telefonia e comunicações em geral. Cabe destacar os investimentos no setor portuário. No Paraná, o porto de Paranaguá deixa de ser só um terminal graneleiro (soja, café) para ter também um terminal de veículos e contêineres e para dispor de maior número de silos e armazéns. Nos portos de Santa Catarina,

entre os quais se destaca o de São Francisco, busca-se a redução de custos e novos investimentos em dois berços: graneleiro e outras cargas. No Rio Grande do Sul, o porto de Rio Grande transforma-se em centro de reabastecimento de cargas do Mercosul, atendendo uma área de cerca de 1.000km de raio, isto é, do Paraná a Buenos Aires. Passa a ser o centro concentrador de cargas em rotas internacionais, mantendo integração com a navegação fluvial.

Esse porto constitui-se atualmente em referência nacional e regional, no âmbito do Mercosul, no setor de automotivos. Seus pátios mantêm-se sempre com frotas de veículos novos de várias marcas e diversas procedências, estimulando atividades econômicas paralelas. Por Rio Grande entram para o mercado interno, e mesmo para posterior exportação, os carros produzidos em diferentes plataformas mundiais de montagem da GM, da Citroën, da Toyota, da Ford. É o porto de entrada anual de cerca de 120.000 veículos produzidos em vários países.

Os investimentos globais acentuam o caráter altamente concentrador de população e produção desse recorte regional que se estende da Região Metropolitana de Curitiba até o porto de Rio Grande, com maior densidade no eixo industrial formado pela RMPA até a cidade de Caxias do Sul, pólo industrial metal-mecânico do sul do país.

A RMPA, com 25 municípios e três milhões e duzentos mil habitantes (33% da população do Rio Grande do Sul) é a maior região metropolitana do sul do país. Reúne seis das 10 maiores cidades do Estado: Porto Alegre, Canoas, Novo Hamburgo, Gravataí, Viamão e São Leopoldo, em pouco mais de 2% do território gaúcho. Dos novos investimentos industriais para o estado, quase 70% estão se localizando nesta área. Com quase a metade do PIB estadual, a RMPA recebeu, entre 1995 e 1997, cerca de US\$ 4,5 bilhões em investimentos privados e públicos (infra-estrutura). Entre eles merecem destaque as novas empresas que estão sendo instaladas, como a GM, em Gravataí, a Brahma, em Viamão, a Coca Cola, em Porto Alegre, a Souza Cruz, em Cachoeirinha, a Goodyear, em Glorinha, a Ford, em Guaíba, a Laminadora do Sul (Grupo Gerdau) em Nova Santa Rita, e a ampliação de outras, como o Pólo Petroquímico, em Triunfo, e a Pirelli, em Gravataí, a Siderúrgica Riograndense, em Charqueadas e Sapucaia do Sul. Para Alvorada está definida a instalação da Dell Computers.

A realidade do sul do Brasil exemplifica os registros quanto ao caráter seletivo e excludente do desenvolvimento econômico sob a globalização, quando se analisam as diferentes áreas do planeta na sua relação com a dinâmica global. Ou, de acordo com COSTA (1998)

“...uma das características básicas que definem a dinâmica do capital financeiro é sua difusão em redes e seus pólos de conexão, por isso elas nunca se difundem como uma mancha de óleo, numa área contínua. Além disso, esses pólos são hierárquicos e estabelecem uma desigualdade crescente entre vários pontos do planeta.”

PODER PÚBLICO E NOVOS INVESTIMENTOS – A GM EM GRAVATAÍ

No marco global da economia capitalista e no regional, estabelecido pelo Mercosul, estão os investimentos externos dirigidos à Região Metropolitana de Porto Alegre que afetam diferenciadamente alguns municípios, transformando-os em elos locais da dinâmica global, e que reforçam os desequilíbrios regionais quanto ao crescimento econômico e às condições sociais dentro do Estado.

MAPA 1 – O EIXO DE INVESTIMENTOS NO SUL DO BRASIL E AS SAÍDAS DA PRODUÇÃO

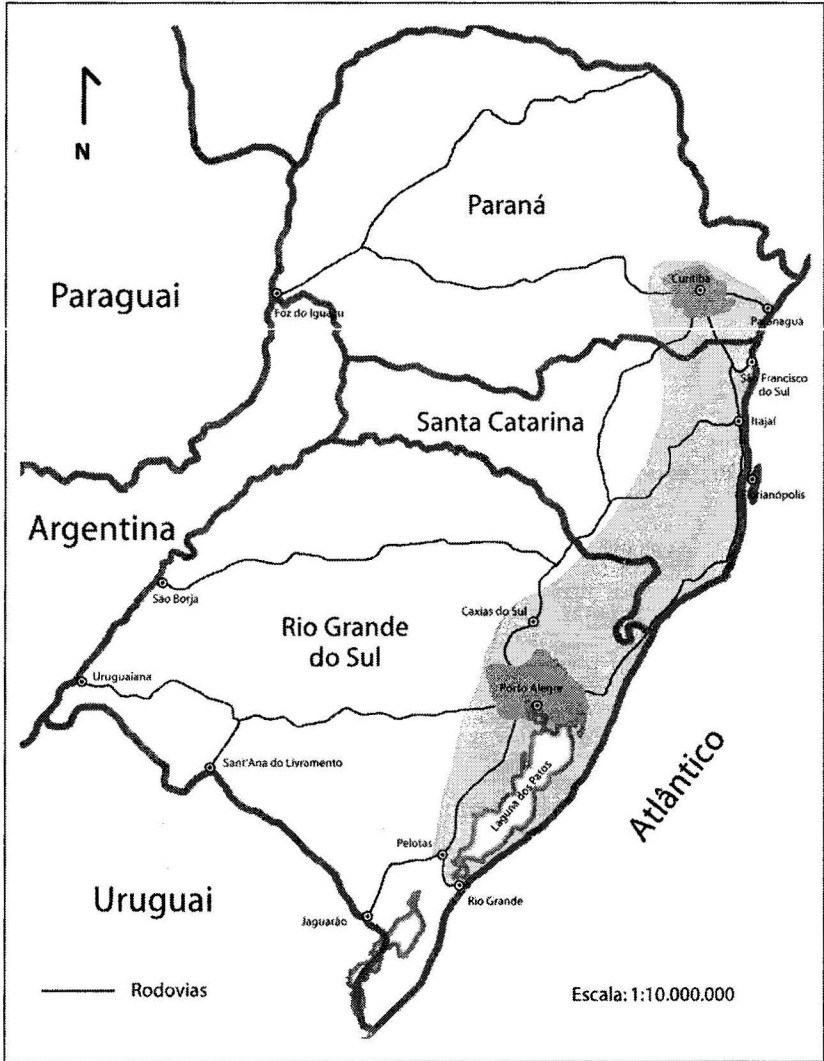


TABELA 1 – NOVAS EMPRESAS OU NOVOS INVESTIMENTOS NA REGIÃO SUL
PARANÁ (1997)

EMPRESA	US\$ (MILHÕES)	EMPRESA	US\$ (MILHÕES)
Volkswagen/Audi	800	Da Granja	107
Renault	740	Cimento Itambé	100
BMW	500	Philip Morris	100
Chrysler	315	New Holland	80
Volvo	230	Sadia	80
Electrolux	170	Cimento Rio Brando	72
Klabin	160	Coopervale	68
Detroit Motos	130	Dixie Toga	65
Tafisa Brasil	130	Equitel	53
Petrobrás	130	Coopavel	52
Cervejaria Kaiser	130		

FONTE: GAZETA MERCANTIL, 22 DE DEZEMBRO DE 1997, p. 11.
OBS: FORAM LISTADOS OS INVESTIMENTOS SUPERIORES A 50 MILHÕES DE DÓLARES. O TOTAL DE INVESTIMENTOS PRIVADOS NAQUELE ESTADO, APENAS EM 1997, TOTALIZOU MAIS DE 6 BILHÕES DE DÓLARES.

SANTA CATARINA (1997)

EMPRESA	US\$ (MILHÕES)
GM	500
Skoda	250
Perdigão	230
Weg	69
Fundição Tupy	50

FONTE: REVISTA AMANHÃ, DEZEMBRO DE 1997, p. 43.

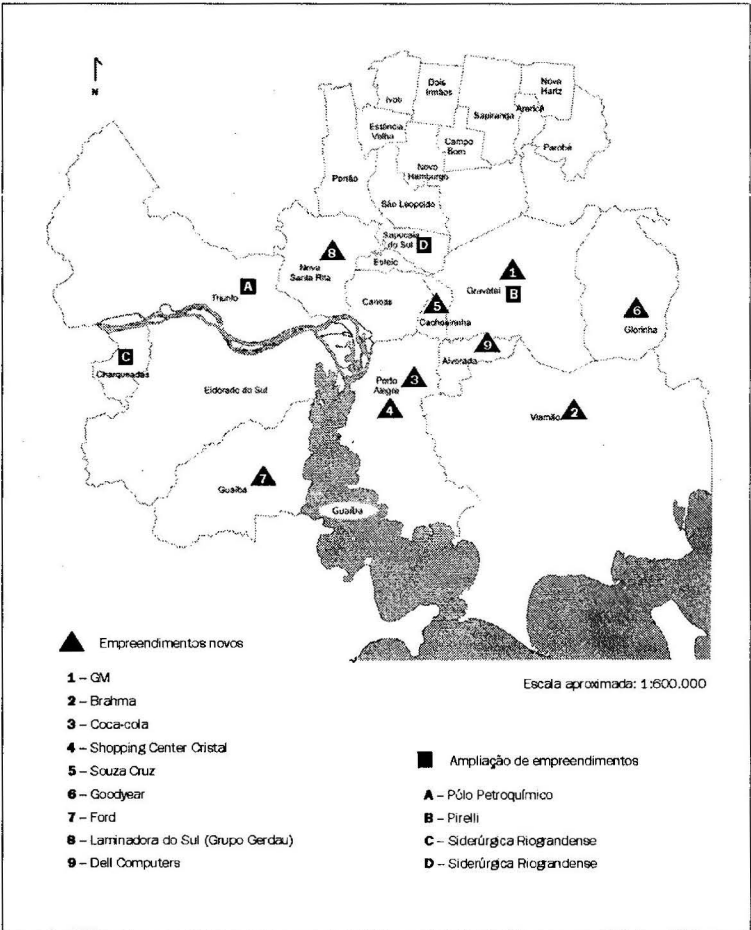
NO RIO GRANDE DO SUL – PERÍODO 1995/1997

EMPRESA	VALOR EM DÓLARES	EMPRESA	VALOR EM DÓLARES
Pólo Petroquímico	1.100 milhões	Pirelli	190 milhões
Ford	1.000 milhões	Goodyear	180 milhões
Souza Cruz (2 plantas)*	820 milhões	Brahma	150 milhões
Ref. Alberto Pasqualini	650 milhões	DHB Componentes	84 milhões
General Motors	600 milhões	SLC/Deere Company*	70 milhões
Grupo Gerdau	540 milhões	Perdigão*	56 milhões
Ford	500 milhões	Universal Leaf Tabacos*	42 milhões
Phillip Morris*	227 milhões	Coca Cola	37 milhões
Casa Blanca Forest*	205 milhões	Navistar	25 milhões
Agrale/Navistar	200 milhões		

FONTE: GOVERNO DO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL, 1997.
* INVESTIMENTOS FORA DA REGIÃO METROPOLITANA. NO CASO DA SOUZA CRUZ, A PLANTA EM CACHOEIRINHA, NA RMPA, REÚNE INVESTIMENTOS DE 580 MILHÕES E SERÁ A MAIOR FÁBRICA DE CIGARROS DO MUNDO. ESTES INVESTIMENTOS DEVERÃO GERAR, ATÉ 1999, CERCA DE 20.000 NOVOS EMPREGOS DIRETOS E INDIRETOS, SEGUNDO DADOS DO GOVERNO DO ESTADO.

Os dados sobre a participação das três áreas que compõem o Rio Grande do Sul (Norte, Nordeste e Sul) quanto ao valor do Produto Interno Bruto (RIO GRANDE DO SUL, 1997) mostram o crescimento da região Nordeste do Estado, já acentuado no final dos anos 80, quando passou a reunir quase 60% daquele produto, enquanto em 1940 não atingia 35% do PIB. Esta concentração se expressa de forma muito nítida na distribuição dos empregos industriais. O Nordeste do Rio Grande do Sul congrega mais de 70% dos empregos (90% das indústrias de material elétrico; 89% de material de transporte; 85% de material plástico, químico e metalúrgico). Essa participação mais expressiva se fez em detrimento do Norte e sobretudo do Sul. Esta última área, que inclui a fronteira, passou de cerca de 40% do PIB no final dos anos 30 para 17% em 1994.

MAPA 2 – NOVOS INVESTIMENTOS NA REGIÃO METROPOLITANA DE PORTO ALEGRE



Os dados sobre a produção industrial são mais significativos. O Nordeste do Rio Grande do Sul passa de 55%, em 1959, para 72%, em 1990, enquanto o Sul vê sua participação reduzida à metade: de cerca de 25% para 12%. Os novos investimentos em implantação ou previstos para os próximos anos reforçam a tendência já bem identificada de concentração na região Nordeste do Estado, que inclui a Região Metropolitana de Porto Alegre (RMPA) e a área industrial de Caxias do Sul.

O Rio Grande do Sul sujeita-se a uma avalanche de informações eufóricas em relação aos novos investimentos internacionais e nacionais de vulto dirigidos ao Estado e calculados em mais de 4 bilhões de reais.⁴ Entre 1995 e 1997 surgiram cerca de 20.000 novos empregos em 251 novas empresas ou na ampliação das plantas existentes (no entanto, a redução dos empregos industriais chegara a cerca de 80.000 nos primeiros anos da década). Entre estes investimentos o governo tem destacado a duplicação do Pólo Petroquímico do Sul (cuja Central de Matérias Primas foi privatizada em 1991), que passa a ser o segundo pólo do país, depois do de Camaçari/BA, e a ampliação da refinaria Alberto Pasqualini. Agregam-se às informações a instalação de novas unidades da Cervejaria Brahma, da Coca Cola, Ford⁵ e de fábricas de cigarro, como as da Souza Cruz e da Phillip Morris.

A decisão da General Motors (GM) de implantar um complexo industrial automotivo no município de Gravataí, que inclui-se entre esses recentes investimentos, marca um novo recorte interno à Região Metropolitana de Porto Alegre.⁴ Na luta política por esta localização, os executivos estaduais jogaram-se a uma guerra fiscal interessante aos capitais internacionais. A presença desta montadora é exemplo, no Estado, da dinâmica adotada pelas empresas no quadro da economia globalizada e de seus efeitos sobre o território.

A entrada desses capitais internacionais tem provocado um acirramento na disputa entre os executivos estaduais para fixá-los em seus territórios, sobretudo no que tange aos grandes capitais do setor automobilístico internacional. A instalação destas áreas, como as já existentes no Paraná, estabelecem novas condições para a articulação e o funcionamento do espaço local.

⁴ Segundo o Governo do Estado, os investimentos no Rio Grande do Sul somaram US\$ 10,6 bilhões entre janeiro de 1995 e setembro de 1997, sendo cerca de 6 bilhões do setor privado e quatro bilhões em infra-estrutura (energia, telefonia e saneamento). Os recursos vêm resultando dos processos de privatização e de abertura de capital.

⁵ A Ford projeta instalar sua nova fábrica na Região Metropolitana (Guaíba) também para a produção de carros de padrão mundial. Baseia sua decisão quanto à localização no Rio Grande do Sul nos seguintes pontos: posição geográfica como centro do Mercosul, facilidades de uso de transporte intermodal (terra e água), infra-estrutura disponível e incentivos creditícios e fiscais oferecidos pelo governo do Estado. O investimento da empresa, em torno de US\$ 1 bilhão, para a produção de 100.000 a 250.000 veículos/ano, será bem superior ao da GM. No Brasil, a Ford estará investindo cerca de US\$ 3 bilhões até 1999. A empresa ocupará uma área também maior (cerca de 600 ha contra cerca de 350 ha da GM). A indefinição quanto ao município gerou também uma guerra fiscal intermunicipal. O governo estadual deverá arcar com cerca de um quarto do total do investimento.

A GM, que em 1997 efetuou mais de 20% do total das vendas do setor automobilístico no mercado interno brasileiro, situa-se como a segunda empresa do setor no país. Seus projetos visando ao aumento desta participação implicam investimentos elevados: mais de um bilhão de dólares em capacidade produtiva e no desenvolvimento tecnológico. É neste contexto de expansão que está inserida a fábrica no Rio Grande do Sul e a guerra fiscal instaurada pelo governo estadual e o municipal buscando a participação local no “*mapa mundial dos grandes investimentos*”, justificativa muitas vezes utilizada para enaltecer a presença de tais empresas.

Aludir à possibilidade de vaga num complexo industrial é garantir apoio quase irrestrito. No mundo inteiro, e no Brasil em especial, a cada ano, são milhões os jovens que buscam situar-se num mercado de trabalho cada vez mais competitivo e exigente. Para os quadros políticos, e sobretudo para os executivos estaduais, impõe-se uma situação politicamente difícil, quando não traumática. A oferta competitiva de benefícios fiscais, de isenções, de terras e serviços, por parte do governo, na disputa com outros executivos estaduais para atrair as montadoras, acarreta críticas dos partidos de oposição quanto à dispensabilidade de tal disputa e desencadeia, na mídia, uma pluralidade de sugestões quanto à possibilidade de investir os recursos oferecidos em outros setores produtivos tão ou mais promotores de trabalho.

Assim, a partir do momento em que uma montadora toma a decisão sobre em que mercado lhe interessa estabelecer a fábrica, o “leilão regional” tem início com ofertas privilegiadas dirigidas a seduzir esses capitais. Instaura-se um processo de competição entre estados ou áreas do país, o que permite a redução dos custos de instalação das grandes empresas. A guerra fiscal travada entre os estados para atrair as montadoras tem sido vista com reservas por analistas. O Instituto de Pesquisas Aplicadas (IPEA), subordinado ao Ministério do Planejamento, cita as montadoras de automóveis como as principais beneficiadas pela disputa travada entre os estados da União (FOLHA DE SÃO PAULO, 1997). Para a população, excluídas as situações pontuais de aumento de emprego e arrecadação (normalmente ao nível do município e proximidades), os efeitos são discutíveis, visto os empréstimos concedidos e a redução da arrecadação estadual por período prolongado, o que se reflete nos investimentos sociais. Os autores da análise admitem que as montadoras se instalariam no país mesmo sem os incentivos que vêm recebendo e que esta guerra fiscal tem permitido uma implantação a custos ínfimos. Salientam, ainda, a dificuldade de criar um “cinturão de indústrias” próximo às montadoras, como ocorreu no passado, devido à possibilidade atual de importação de peças e de outros componentes. O mesmo estudo indica a dificuldade para obter informações junto aos estados quanto ao volume de participação nos capitais investidos, o que provavelmente gira em torno de 50%. Por sua vez, o governo central tem usado o argumento de que os estados estão perdendo arrecadação tributária, em função das isenções que concedem a tais investimentos, para não atender às demandas quanto à reposição integral de perdas na arrecadação do ICMS na exportação de produtos básicos e semi-elaborados. Em alguns casos tais isenções parecem chegar a 80% do que as empresas deveriam pagar em impostos.

O processo de decisão da GM pelo território gaúcho e os desdobramentos políticos até a definição pelo município de Gravataí servem de exemplo quanto ao envolvimento do executivo estadual com os grandes capitais internacionais disponíveis para o setor industrial, dos quais aqueles vinculados ao setor automotivo são os mais vigorosos.

Para conquistar a GM, o governo gaúcho viu-se premido a oferecer condições especiais à montadora norte-americana (BELLO, 1997, p.114). Na expectativa de um investimento direto da ordem de R\$ 600 milhões foi aprovado pela Assembleia Legislativa do Estado um pacote que incluía quatro projetos dirigidos a atender aos interesses daquela empresa: 1. criação do Fundo de Fomento Automotivo do Estado do Rio Grande do Sul (FOMENTAR/RS), com prazo de quinze anos, carência de dez e amortização de doze anos (condições que são hoje reivindicadas por outras empresas); 2. mudança no Programa de Reforma do Estado, para permitir repasse de recursos vindos da abertura de capital ou privatização parcial de estatais para financiar a implementação de empreendimentos privados; 3. criação de uma Companhia Especial de Implantação do Complexo Automotivo, com capital de R\$ 60 milhões, cujo objetivo é facilitar a captação de recursos para financiar a infra-estrutura para o complexo GM. 4. limitação do uso simultâneo de incentivos fiscais. A GM recebeu, além dos R\$ 60 milhões, mais R\$ 100 milhões do Banri-sul e recursos do BNDES, o que somou mais de um quarto de bilhão de reais. A GM poderá ainda fazer uso do retorno de 75% do ICMS mensal novo gerado, por um período de oito anos. Caberá ao Governo do Estado fazer investimentos para o terminal portuário da GM e em infra-estrutura (terraplanagem, gás, luz e água) para a instalação da fábrica.

Apesar de todas estas facilidades a opção pelo Rio Grande do Sul não parece delas decorrer, mas da condição espacial do Estado. A posição geográfica relativa anterior – distância ao centro econômico e demográfico do país – que onerava o Estado quanto a novos empreendimentos é substituída por uma localização privilegiada quanto à proximidade da Argentina e aos demais parceiros do grupo. Tem sido corrente, no discursos dos executivos da GM, a ênfase ao Mercosul e à posição central do Estado. A existência das duas fábricas argentinas (Rosário/Córdoba), voltadas à produção dos modelos Corsa e Silverado, a importância da marca nos mercados dos demais países do grupo (Uruguai e Paraguai), as facilidades territoriais para importação e exportação regional, as condições do porto do Rio Grande, a interligação com o projeto para Santa Catarina e com a fábrica em São Paulo, são indicados como fatores predominantes sobre as vantagens oferecidas pelo governo estadual.

De qualquer forma, a GM recebeu, no início de 1997, R\$ 253 milhões de reais. O valor concedido é, segundo o governo estadual, similar ao que foi oferecido pelo Paraná para a Renault; por Santa Catarina à Mercedes-Benz; pela Bahia à Asia Motors e por Minas Gerais à Fiat. Tais investimentos públicos sustentam-se na expectativa dos empregos, no retorno em impostos a médio prazo e, sobretudo, na intenção da construção de *clusters*, isto é, de “...aglomerações, uma espécie de

ecossistema competitivo, onde fabricantes e fornecedores coexistem em relativa proximidade, desenvolvendo a complementaridade entre si e induzindo a busca de melhoramentos capazes de sustentar a competitividade” (BELLO, 1997, p.115), pensados como motores de desenvolvimento regional.

Do ponto de vista regional (municipal e estadual), apesar das polêmicas em torno das isenções fiscais e do valor do empréstimo concedido pelo executivo estadual à GM, é inquestionável a influência que tais empresas terão na transferência de tecnologia, tanto na área industrial, quanto na gerencial e na de infra-estrutura física e de comunicações, fenômeno que até então vinha ocorrendo quase que exclusivamente no centro do país. O exemplo de funcionamento das sistemistas definidas pela GM, que operam em padrões globais estabelecidos pelas grandes empresas internacionais (Ford, GM e Chrysler), deve ter reflexos sobre as empresas locais, especialmente naquelas que venham a vincular-se às sistemistas, repercutindo no cotidiano do município escolhido e dos demais municípios do Estado.

A REGIÃO SUL E O MERCOSUL

É inegável que o Mercosul mudou a posição relativa dos estados meridionais, que passaram a ter uma posição estratégica na economia brasileira e no Cone Sul. A região está muito próxima de São Paulo e da Argentina, o que em parte explica o aumento rápido das exportações regionais dentro desse bloco. As vendas do Paraná para os países do Mercosul aumentaram de 4% do total que o estado exportava para o mundo, no início da década de 90, para cerca de 10%. Situação similar se verifica no Rio Grande do Sul. Paralelamente, houve uma diversificação na pauta das exportações. O Sul torna-se o eixo básico para exportações do país no Mercosul.

Os resultados comerciais do Mercosul são significativos para o Brasil no curto espaço de tempo de sua existência. O valor das exportações brasileiras para o Mercosul que, em 1991, era inferior a US\$ 3 bilhões passou para mais de US\$ 9 bilhões, em 1997. O Brasil é, hoje, o maior comprador da Argentina e o estado de São Paulo, sozinho, compra daquele país mais que os Estados Unidos, o anterior parceiro privilegiado da Argentina.

O Mercosul mudou também o quadro dos parceiros comerciais gaúchos. Todos os componentes do bloco ampliaram as compras no Rio Grande do Sul, o que explica o novo papel do transporte internacional, sobretudo do rodoviário. A Argentina passou a ser nosso segundo importador, só perdendo para os Estados Unidos. O Uruguai e o Paraguai igualam-se a importantes parceiros comerciais europeus, como a Espanha, a França e o Reino Unido. As vendas para o Mercosul, que em 1991 chegavam a US\$ 221,7 milhões, atingiram US\$ 895,8 milhões, em 1996, e mais de um bilhão de dólares, em 1997, sendo metade deste valor vendido para a Argentina. O comércio atual desativa, em parte, os temores do período anterior quanto ao Rio Grande do Sul tornar-se um mero corredor de exportações para o resto do bloco e quanto à concorrência dos produtos argentinos e uruguaios. Este

comércio gera uma circulação mais intensa sobre o território do Rio Grande do Sul afetando a sua dinâmica interna.

São os investimentos das grandes montadoras e de outras grandes empresas, transformando a região Sul num novo pólo automotivo e industrial, que registram a integração econômica mais efetiva e mais nitidamente relacionada à construção de uma sub-regionalização de caráter global no sul do Brasil. Esses investimentos só podem ser compreendidos pela possibilidade de integração das empresas sediadas no Brasil às dos demais países, no contexto do Mercosul, e entendendo-se este bloco como um processo de integração regional estimulado pela economia global. Por outro lado, a implementação do Mercosul vincula-se aos novos recortes regionais internos aos países que o compõem, marcados ora pela intensa transformação produtiva, como se verifica no eixo metropolitano da região Sul do Brasil, ora pela lentidão ou mesmo exclusão de qualquer perspectiva de desenvolvimento a curto prazo.

Torna-se inviável explicar determinadas alterações e os novos investimentos produtivos no Rio Grande do Sul e na Região Sul fora do contexto da integração estabelecida com os vizinhos latinos e que expressam a dinâmica mais ampla. O fato da região estar em vias de tornar-se um grande pólo automotivo nacional sustenta-se na integração das montadoras daqui às da Argentina. Há uma lógica na fabricação e troca dos produtos. É o caso da Ford, fabricando Fiesta no Brasil e um modelo do Escort na Argentina e colocando-os indistintamente nos dois mercados, como produtos globais. É a mesma lógica adotada pela GM e pela Chrysler, cujos projetos nas plantas argentinas e brasileiras são feitos em conjunto.

A integração econômica é facilmente identificada pelos efeitos materiais imediatos e pela maior velocidade com que ocorre. Mas, paralelamente, vive-se uma outra integração de maior significado social. A divulgação sobre o Mercosul aproxima as populações dos países membros, suas realidades e aspirações. No entanto, é importante ressaltar que, apesar da grande quantidade de informações e notícias divulgadas e que se referem ao tema, a educação, pelo menos no Brasil, ressent-se de um trabalho mais profundo, reflexivo e crítico sobre o processo em implantação, conforme se analisou em trabalho recentemente concluído (SCHÄFFER e FACCIO, 1998). Nele afirma-se:

“São escassos os materiais para utilização em sala de aula. Os professores dependem do livro didático e de recortes de jornais. Num outro nível, universidades, órgãos públicos e organismos não governamentais têm promovido cursos e seminários e mesmo providenciado a publicação de obras sobre o tema, mas numa linguagem técnica, afastada da realidade e das necessidades do professor do ensino fundamental.”

Mesmo que a escola fundamental no Brasil tenha se omitido na discussão do tema, deixando para a mídia a divulgação e a formação de idéias positivas sobre a integração econômica, é importante a afirmativa de VICENTE (1998), ainda que o autor faça uma crítica à fundamentação política e econômica que sustenta a organização deste bloco regional. Ao tratar da questão do trabalho, ele afirma que

“...o processo de construção do Mercosul tem ocasionado para o movimento sindical da região, ao menos, um aspecto positivo. A integração começa a se estabelecer em vários setores. Os trabalhadores e as entidades sindicais do Cone Sul conversaram mais entre si nestes anos do que nos quinhentos anos anteriores.”

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A globalização da economia e a implantação em diferentes pontos do território mundial de importantes montadoras apresentam-se intimamente articuladas à mudança tecnológica. Resulta daí que a preocupação em âmbito regional venha a ser com a transformação produtiva que permita à região uma inserção ao mercado global através do aporte destes capitais. O termo competitividade (inclusive do território) surge como um complemento permanente. É interessante ter presente que entre as diversas características associadas ao processo de globalização (seja da economia, da informação ou da sociedade) algumas merecem atenção no que tange aos efeitos nos recortes regionais. Conforme ARRUDA (1995) um deles é o que se refere à *“...essência totalitária da globalização competitiva (que) se expressa na abolição de todo e qualquer projeto de desenvolvimento que não seja centrado no mercado e no capital”*. Lançam-se, assim, uns contra os outros, trabalhadores, empresários e governantes. O mesmo autor aponta, também, o fato do processo promover *“...um desenvolvimento exógeno e centrífugo, ... (que) ...sacrifica a diversidade e a soberania, e que globaliza às custas do nacional, do local, do diferente, do singular”*.

O processo em marcha faz crescer o privado em detrimento do Estado e de seu papel no atendimento às demandas sociais. Aos governos tem sido destinado o papel de divulgador da globalização da economia como única alternativa viável ao desenvolvimento. Nesta linha de raciocínio não raro os governos locais têm optado por subsidiar ou induzir a implantação de grandes corporações multinacionais, em especial através da abertura do mercado e das facilidades para o cruzamento das fronteiras, na tentativa de trazer com estas medidas tecnologia e capital, subordinando o desenvolvimento interno aos projetos destas corporações.

O movimento externo de capitais nesta oferta nacional de terras municipais altera horizontal e verticalmente as dinâmicas locais. São esses efeitos (sociais e materiais), na sua relação a outras escalas, que nos cabe identificar e analisar, tanto para pensar as novas regionalizações que se estruturam quanto para, tomando as palavras de COSTA (1998), quando discute os mitos que cercam a globalização, pensar no estímulo *“...a uma contraglobalização (mítica e portanto utópica, num sentido positivo) capaz de, manipulando alguns dos recursos propalados como grandes conquistas dos grupos hegemônicos [...] promover a diminuição das desigualdades, a ampliação da cidadania, o convívio solidário das diferenças...”*

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- APEC. *A economia brasileira e suas perspectivas*. Rio de Janeiro: APEC, 1997.
- ARRUDA, M. Globalização e ajuste neoliberal: riscos e oportunidades. *Tempo e presença: ajustes e desajustes – efeitos do neoliberalismo no Cone Sul*. São Paulo: Koinonia, n. 284, nov/dez, 1995.
- BELLO, T. da Silva. O relacionamento do RS com o exterior. *Indicadores Econômicos: As contas regionais e o desempenho da economia gaúcha*. Porto Alegre: FEE, v 25, n 1/97, 1997.
- COSTA, Rogério Haesbaert. Questões e mitos sobre a globalização. In STROHAECKER, T. e outros (org.) *Fronteiras e espaço global*. Porto Alegre: AGB-PA, 1998.
- _____. *Região, regionalização e globalização*. Curso ministrado no III Colóquio de Estudos Fronteiriços. Sant'Ana do Livramento, maio de 1998a.
- ZERO HORA. *Investimentos estrangeiros batem recorde*. Porto Alegre, 29 de junho de 1998.
- FOLHA DE SÃO PAULO. *As montadoras e a guerra fiscal*. São Paulo, 04 de agosto de 1997.
- LÓPEZ GALLERO, Alvaro. Las fronteras internas del Mercosur en proceso de desterritorialización. In STROHAECKER, T. e outros (org.) *Fronteiras e espaço global*. Porto Alegre: AGB-PA, 1998.
- RIO GRANDE DO SUL. *Comportamento dos principais fluxos de transporte no Rio Grande do Sul na área de influência da rodovia. Porto Alegre-Buenos Aires*. Porto Alegre: SECRETARIA DOS TRANSPORTES, 1982.
- _____. *Projeto RS 2010. Núcleo Desequilíbrios regionais*. Porto Alegre: FEE, 1997.
- SANTOS, M. *Técnica, espaço, tempo. Globalização e meio técnico-científico informacional*. São Paulo: Editora Hucitec, 1994.
- SCHÄFFER, N. O. Rio Grande del Sul en la perspectiva del Mercosur: cruces de fronteras y nuevas inversiones. *Revista Uruguaya de Geografía – GeoUruguay*. Montevideu: Editorial Fin de Siglo, 1998.
- SCHÄFFER, N. e FACCIO, S. Os jovens porto-alegrenses e o Mercosul. Porto Alegre: NIUE/UFRGS, mimeo, 1998.
- VICENTE, Francisco. A nova ordem, o Mercosul e os trabalhadores. In STROHAECKER, T. e outros (org.) *Fronteiras e espaço global*. Porto Alegre: AGB-PA, 1998.

* Professora no Núcleo de Integração Universidade & Escola da UFRGS.